

中国水运报

聚焦10项主要任务

综合运输服务“十四五”发展规划印发

本报讯(全媒体记者 张亚蓓)为加快建设交通强国,推进综合运输服务高质量发展,近日,交通运输部制定印发《综合运输服务“十四五”发展规划》(简称《规划》)。

《规划》明确,到2025年,“全国123出行交通圈”和“全球123快货物流圈”加快构建,多层次、高品质的运输服务系统基本建立,运输服务治理体系和治理能力现代化显著提升,服务支撑经济社会发展能力进一步增强。

根据《规划》,“十四五”时期,旅客出行需求将稳步增长,高品质、多样化、个性化的需求不断增强;货运需求稳中有升,高价值、小批量、时效强的需求快速增加。预计2021年至2025年,全社会货运量年均增长2.3%,快递业务量年均增长15.4%,公路货运量增速放缓,铁路、民航货运量增速加快,水路货运量稳中有升,电商快递将保持快速增长态势。

“十四五”期间,交通运输部将聚焦10大主要任务:构建协同融合的综合运输一体化服务体系,构建

快速便捷的城乡客运服务体系,构建舒适顺畅的城市出行服务体系,构建集约高效的货运与物流服务体系,构建安全畅通的国际物流供应链服务体系,打造清洁低碳的绿色运输服务体系,打造数字智能的智慧运输服务体系,打造保障有力的安全应急服务体系,打造统一开放的运输服务市场体系,打造精良专业的从业人员保障体系。

《规划》提出,加快优化调整运输结构。持续推动大宗货物和中长途货物运输“公转铁”“公转水”;大

力发展内河集装箱运输、江海(河海)直达运输,提高航运枢纽水水中转比例;全面加快集疏港铁路建设,具备条件的沿海及内河主要港口的重点港区基本接入集疏港铁路;严格落实港口经营服务性收费相关规定,完善港口收费政策。加快推动运输融合发展。因地制宜开发都市水上游、运河文化游、海岛风光游,推出一批水上文化旅游示范航线;有序发展沿海水上旅游客运;研发长江游轮运输标准船型,支持国产中大型邮轮研发设计建造。

11月16日,贵阳港开阳港区北上长江首航仪式举行,14艘货船满载着6800吨磷矿石从开阳港区洛旺河码头出发,3天航程里将途经瓮安、余庆、思南、沿河后直奔重庆涪陵进入长江,随后磷矿石在涪陵转乘大吨位船舶,经长江一路下行抵达安徽芜湖港。

乌江是长江八大支流之一,也是贵州第一大河,自古以来就是贵州联通外界的航运要道,因其流量充沛、流态稳定,素有“黄金水道”之美誉,其也曾因历史和自然因素断航。此次14艘货船从开阳港出发,是乌江复航后开启的首次大规模全线航运,象征着贵州省乌江水运奏响复兴之歌。

黔渝联手打通“断点”

发源于乌蒙山东麓的乌江,是长江右岸最大的一级支流,全长1037公里。其中,贵州境内长802公里,是贵州第一大河,也是贵州融入长江经济带便捷的走廊之一。

乌江天然落差2100多米,是我国水能资源的一大富矿。为开发水能资源,乌江干流梯级开发规划建设12个大中型水电枢纽,其中9个在贵州境内,3个在重庆境内。20世纪90年代末,随着渝怀铁路建成通车,以及乌江构皮滩、思林等水电枢纽建造之初没有同步建设过船设施等因素,乌江干流一度处于分段通航状态,“通江达海”被中断。

为打通乌江到长江的“黄金水道”,近年来,贵州省和重庆市不遗余力推进乌江航道的建设工作,也取得了积极成效。

2014年初,贵州省启动水运建设三年会战;2015年,乌江渡以下在建水电枢纽通航设施、构皮滩翻坝运输系统工程建设完成;2016年底,乌江贵州段实现全线复航;2018年,构皮滩水电站通航设施工程建成,乌江干流通道“最后一颗纽扣”被解开,贵州“一船出省,北入长江”的梦想再度实现;2020年6月,贵州省交通厅与贵州乌江水电开发有限公司就乌江通航设施运行维护管理达成协议,标志着乌江水运发展进入新阶段。

为促进乌江航运全面复苏,今年4月,乌江干流梯级开发规划的最后一座梯级——位于重庆市武隆区的乌江白马航电枢纽主体工程全面开工建设,预计于2021年完成三期全部工程。建成后,将渠化乌江航道45.3公里,航道等级由原来的V级提升到IV级,500吨级船舶可从贵阳的开阳码头依次通过构皮滩、思林、沙沱、彭水、银盘、白马等枢纽工程,直航涪陵进入长江,将大大促进贵州省及重庆市水路运输发展,同时也标志着乌江干流开发治理基本完成。(下转第8版)



全媒体记者 周佳玲

乌江水运再现『通江达海』

擘画“十四五”综合运输服务高质量发展新蓝图

——解读《综合运输服务“十四五”发展规划》

□ 交通运输部党组成员、副部长 汪洋

推进综合运输服务发展和提质增效是现代综合交通运输体系建设的本质要求与根本目的。为加快建设交通强国,推进新时代综合运输服务高质量发展,近日,交通运输部制定印发了《综合运输服务“十四五”发展规划》,对未来一段时期综合运输服务发展的目标任务和推进路径进行了全面部署。

一、综合运输服务“十三五”发展取得显著成效

“十三五”时期,我国综合运输服务快速发展,服务能力水平不断提高,人民群众获得感明显提升,为服务经济社会发展,特别是决战决胜脱贫攻坚和全面建成小康社会提供了有力支撑。

2020年,完成全社会营业性客运量96.7亿人、营业性货运量464.4亿吨。旅客出行服务更加便捷舒适,城乡交通运输一体化发展水平达AAA级以上的区县比例超过94%,具备条件的乡镇和建制村通客车率达100%,公共交通工具在全国公共服务质量满意度排名前列。运输结构不断优化,铁路货物

发送量、水路货运量显著增长,“十三五”期间集装箱铁水联运量年均增长23.8%。技术装备加快创新升级,高速铁路、重载铁路技术日渐成熟,营运车辆自动紧急制动、智能视频监控报警快速推广,新能源营运车辆保有量是“十三五”初期的8倍,C919大型客机成功试飞。新业态新模式蓬勃发展,运输服务与旅游加速融合,基本实现4A级及以上景区旅游客运线路全覆盖。运输服务信息化水平明显提升,电子客票加快普及,75家网约车平台公司数据接入监管服务平台。12328交通运输服务监督电话系统、互联网道路运输便民政务服务系统等为群众提供“一站式”便捷服务。安全生产形势稳中向好,“放管服”改革不断深化。

二、准确把握综合运输服务发展面临的新形势、新要求

当今世界正经历百年未有之大变局,新一轮科技革命和产业变革深入发展,新冠肺炎疫情广泛深远,我国已进入高质量发展阶段,制

度优势显著,经济长期向好,市场空间广阔,发展韧性强劲,社会大局稳定,具有多方面的优势和条件,但发展不平衡不充分问题仍然突出,重点领域关键环节改革任务仍然艰巨,创新能力不适应高质量发展要求。

国际国内新形势对综合运输服务发展提出了新的更高要求,必须立足新发展阶段,完整、准确、全面贯彻新发展理念,服务构建新发展格局,进一步推动运输服务行业高质量发展。围绕全面推进新型城镇化和乡村振兴,进一步促进运输服务一体化和均等化发展;围绕碳达峰碳中和目标,进一步推动运输服务绿色低碳发展;围绕建设更高水平的平安中国,进一步推动运输服务安全稳定发展;围绕推进治理体系和治理能力现代化,进一步推动运输服务改革创新。

总体来看,“十四五”期,综合运输服务的发展方式要更加注重质量效益,组织模式更加注重一体融合,发展动力更加注重创新驱动,产业形态更加注重新老业态融合,服务产品更加注重需求牵引供给、供给创造需求的更高水平动态平衡,为加快建设交通强国、服务全面建成

社会主义现代化国家提供有力支撑。

三、科学谋划综合运输服务“十四五”发展目标

《规划》以推动高质量发展为主题,以深化供给侧结构性改革为主线,以改革创新为根本动力,以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的,统筹发展和安全,以加快建设交通强国为总目标,加快建设便捷顺畅、经济高效、开放共享、绿色智能、安全可靠的现代综合运输服务体系,为全面建设社会主义现代化国家当好先行。

《规划》坚持服务大局、服务人民,一体融合、开放合作,深化改革、优化环境,科技引领、创新驱动,安全发展、绿色低碳的基本原则,提出到2025年,“全国123出行交通圈”和“全球123快货物流圈”加快构建,多层次、高品质的旅客出行服务系统和全链条、一体化的货物运输服务系统基本建立,运输服务治理体系和治理能力现代化显著提升,服务支撑经济社会发展能力进一步增强。(下转第2版)

天津实现进出港船舶尾气监测全覆盖

本报讯(全媒体记者 杨柳 通讯员 马艳玲 于祥)11月18日,天津市政府新闻办召开“天津率先实现进出港船舶尾气监测全覆盖”新闻发布会,天津海事局联合天津市生态环境局介绍天津市在船舶大气污染防治监管方面的新成果。

据悉,天津海事局创新性地构建了“陆海空天”一体化船舶大气污染防治监管模式,并于11月正式投入应用。至此,天津船舶大气污染防治实现了全方位、全天候的智能化监管,成为国内首个实现进出港船舶尾气监测全覆盖的城市。

天津“陆海空天”一体化船舶大气污染防治监管模式的应用,弥补了人工现场对燃油抽气检测时空间的单一性、时间的局限性。该模式以岸基固定式船舶尾气嗅探系统实现“陆域”盯防,以海事巡逻船移动式船舶尾气嗅探系统实现“海域”监控,以无人机搭载嗅探设备实现“空域”巡航,以船舶AIS定位信息实现“天域”跟踪。该模式的全面投入应用实现了海事对进出港船舶100%的监管覆盖,进一步深化船舶排放控制区和全球限硫令监管力度,巩固监管成果。



11月16日,南三岛大桥主桥南主塔封顶。南三岛大桥主桥为双塔双索面斜拉桥,全长562米,横跨海运通道,主跨300米,可满足3000吨级海轮通航。项目建成后,岛上居民出岛时间将节省30分钟。 龙巍 张植凡/文 粤交集宣 张立希/图

万马奔腾海宁潮

——海宁水运迈入“融杭接沪”新时代

□ 全媒体记者 张凌云 杨婧

潮涌海宁,巨变20年。昔日公路颠簸,航道老旧,制约潮城经济发展;今日公路联网,航道纵横,推动海宁日新月异。造就这一盛况的,正是海宁自2001年以来,将发展战略从“接沪融杭”转至“融杭接沪”,在水运基础设施建设等方面加大改造力度,推动城市成为浙江接轨上海、融入长三角的“桥头堡”。

11月17日,记者来到海宁港航,探寻“融杭接沪”的“秘密”。“近年来,海宁港航启动航道提档升级、港口码头改造等重大项目建设,同时调结构、保安全、治污染、提能力,攻坚克难、蝶变跃升,用一项项成就就点亮千年运河两岸,谱写海宁水运高质量发展新篇章。”海宁市港航管理服务中心主任施震向记者介绍。

航道升级进行时

“融杭接沪”兴水运,“通江达海”迎开放。“融杭接沪”战略体现

了海宁参与长三角一体化的雄心壮志,也考验着海宁的水运能力。然而,曾经的海宁航道等级低、通航能力有限。直至2017年,海宁的航道里程长达370多公里,等级却并不高,其中碳尖线航道全长24.97公里,8公里的尖山段为六级航道,实际通航能力不超过300吨级。如此,既严重制约了辖区水运发展,也难以满足海宁经济社会发展的需求。

为此,海宁港航在各级领导的大力支持和关怀下,着眼全局、寻找突破、精准发力,先后对辛江塘、斜郭塘、洛塘河西段等航道实施改造提升工程,并规划“两横两纵一联”(杭海线、杭平申线、硖尖线、京杭运河二通道、辛江塘)的主干航道网。

2019年,杭平申航道海宁首条高等级航道(三级航道)通过竣工验收。2020年,京杭运河二通道海宁段建设工程开工,标志着海宁史上最大水运投资项目正式进入全面施工阶段。(下转第6版)



江苏成立国际航运物流一站式解纷中心

本报讯(全媒体记者 黄理慧 通讯员 南法莹)11月16日,由江苏省贸促会、南京海事法院、江苏省国际货运代理协会和江苏船东协会共同设立的国际航运物流一站式解纷中心在南京

正式成立。解纷中心致力于为建设具有世界聚合力的双向开放枢纽提供优质的多元解纷服务,努力打造全省涉外法律服务品牌和涉外海事商纠纷化解“优选地”。